ULUSLARARASI MEDENİYET ŞEHİR VE MİMARİ SEMPOZYUMU

BİLDİRİLER

Editörler
Uğur ÖZÇELİK - Şükrü ÇAVUŞ
Uğur Cenk Deniz İMAMOĞLU

TÜRK TARİH KURUMU

ATATÜRK KÜLTÜR, DİL VE TARİH YÜKSEK KURUMU
TÜRK TARİH KURUMU YAYINLARI
VIII. Dizi - Sayı: 37

ULUSLARARASI
MEDENİYET, ŞEHİR VE MİMARİ SEMPOZYUMU
BİLDİRİLER

Editörler
Uğur ÖZÇELİK - Şükrü ÇAVUŞ
Uğur Cenk Deniz İMAMOĞLU

ANKARA, 2022

SEMPOZYUM KURULLARI

Onur Kurulu/ Honorary Committee

Prof. Dr. Halil İNALCIK
Prof. Dr. Derya ÖRS
Prof. Dr. Mahmut AK
Prof. Dr. Refik TURAN

Bilim Kurulu/ Scientific Committee

Prof. Dr. M. Akif KİREÇCİ
Prof. Dr. Burcu ÖZGÜVEN
Prof. Dr. Tuncer BAYKARA
Prof. Dr. Erol ÖZVAR
Prof. Dr. Ahmet KANKAL
Prof. Dr. Musa KADIOĞLU
Prof. Dr. James McCLELLAN
Prof. Dr. Edward FOSTER
Doç. Dr. Sarah LOWENGARD
Prof. Dr. Ayşe KAYAPINAR
Prof. Dr. Tülay METİN
Prof. Dr. Nevra ERTÜRK
Prof. Dr. Nermin ŞAMAN DOĞAN
Dr. Öğr. Üyesi Rüstem BOZER
Doç. Dr. Selim TEZCAN

Yürütme Kurulu/ Executive Committee

Prof. Dr. M. Akif KİREÇCİ (Başkan)
Prof. Dr. Burcu ÖZGÜVEN
Doç. Dr. Selim TEZCAN
Uzm. Uğur ÖZÇELİK
Uzm. Birkan SOYKAN
Uzm. Akif ARSLAN

SUNUŞ

Medeniyetin doğrudan yansıdığı en somut alanlardan biri şehir ve şehirlilik kültürüdür. Şehir, insanların yaşadığı, ticaretin döndüğü, devletin kurumlarını barındıran mekân, adaletin dağıtıldığı yer olarak hayatın merkezindedir. Şehrin ve şehirde yaşayan insanların sahip oldukları kültür ve medeniyetin mücessem hâli ise oradaki mimari dokudur. Dolayısıyla, medeniyet, şehir ve mimari iç içe geçmiş halkalar olarak tasavvur edilebilir. Elbette bu bağlantı, ilmi, kültürel, edebi ve felsefi alanda birçok tartışma ve çalışmaya konu olmuştur. Yine de küreselleşme, modernleşme, değişim-dönüşüm gibi kavramların hayatın pek çok alanında gittikçe artan bir şekilde hissedilmesi ya da zikredilmesi, "medeniyet, şehir ve mimari" alanında mevcut birikimi değerlendirmeyi ve bir gelecek tasavvuru planlamayı gerektirmektedir.

Bu nokta-i nazardan hareketle, Türk Tarih Kurumu tarafından, İstanbul Üniversitesinin ev sahipliğinde, 12-13 Nisan 2016 tarihlerinde "Uluslararası Medeniyet, Şehir ve Mimari Sempozyumu" düzenlenmiştir. Türkiye'den 29 farklı üniversite ve kurumdan 33 bilim insanının, yurt dışından ise 9 ülkeden 18 araştırmacının tebliğleriyle katıldığı sempozyumda, Şehrin Oluşumunda Kavram ve Kuramlar, Kentsel Koruma ve Yaşatma, Şehir Tasvirleri, Osmanlı Öncesi Anadolu Kentleri, Osmanlı Kent ve Mimarisi, On Sekizinci Yüzyıl ve Sonrası Osmanlı Mimarisi, Kafkas Coğrafyasından Orta Asya'ya Kentler, Balkanlarda Kentsel Miras, Ortadoğu Kentleri, Modern Kente Dair Tespitler ve Medeniyetler Kavşağı İstanbul başlıklı tematik, kronolojik ve coğrafi oturumlarda bildiriler sunulmuştur.

Elinizdeki bu bildiri kitabı, bahsedilen sempozyumda sunulmuş olan tebliğlerin önemli bir bölümünü ihtiva etmektedir. Buna göre, yukarıda zikredilen konu başlıkları çerçevesinde hazırlanmış olan 36 metin eserde yer almaktadır. Okuyucu bu çalışma içerisinde, eski Mezopotamya şehirlerine, Tunç Çağı'ndan günümüze Anadolu'nun kentsel ve mimari kimliğine, Türklerin Orta Asya'dan Balkanlara uzanan şehircilik ve şehirlilik tecrübelerine, şehir planlama ve kentsel koruma alanlarında teorik tartışmalara ve ayrıca sempozyuma ev sahipliği yapan ve "şehir-medeniyet" kavramları zikredilince akla ilk gelen kentlerden olan

İlk Dönem Mizah Gazeteleri Işığında Osmanlı İstanbul'unda Zaman Algısı[*]

Derya Kılıçkaya[**]

Giriş

İlk dönem mizah gazeteleri incelendiğinde gündelik hayatın tarihine ışık tutacak düzeyde bilgilerle karşılaşmak mümkündür. 1870-1877 arasında yayımlanan bu gazeteler okunduğunda, Osmanlı İstanbul'unda yaşam sürdürmüş insanları anlamak daha kolay hâle gelir. Dolayısıyla, hem edebiyatın hem de tarih biliminin önemli birer malzemesi olan mizah gazeteleri, göz ardı edilmemelidir. Bu yazıda; Abdülaziz, V. Murat ve II. Abdülhamit'in saltanatının ilk yıllarında yayımlanmış mizahî içerikli basın organlarından hareketle, İstanbul insanının zaman algısı sorgulanacaktır.

On dokuzuncu asırla beraber, Batı'ya tamamıyla yüzünü dönen Osmanlı Devleti, medenileşme çalışmalarına da başlamıştı. Bu medenileşme gayretlerinden nasibini almış bir alan da "saat"; yani "zaman"dır. Türk toplumu, yüzyıllar boyu alaturka saat[1] kullanmıştır. Doğu'nun zaman anlayışı ile Batı'nın algısı ise birbirinden farklıdır. Bu farklılık, Doğu insanının daha değişik bir zaman sistemi kullanmasına neden olmuştur. Zaman, hiç şüphesiz bir toplumun gelişmişliğindeki en önemli göstergelerdendir. Bir ülkenin gelişimi ve refah seviyesi, edindiği vakit disipliniyle

[*] Bu çalışma "İlk Dönem Mizah Gazetelerinde İstanbul Hayatı" isimli doktora tezinden üretilmiştir. Ayrıca makaleyi 11 Nisan 2020'de 22 yaşında koronadan kaybettiğim İTÜ Uçak Mühendisliği son sınıf öğrencisi kardeşim Emircan Kılıçkaya'ya ithaf ediyorum.

[**] Öğr. Gör. Dr., Kocaeli Üniversitesi, Rektörlük Türk Dili Bölümü, Kocaeli/TÜRKİYE derya.kilickaya@kocaeli.edu.tr ORCID: 0000-0001-5964-5485.

[1] "Alaturka saat Türk toplumunun yüzyıllar boyu kullandığı, kendini, işlerini, hayatının tüm düzenini ona göre ayarladığı bir zaman düzenidir. Alaturka saatte güneşin konumu esastır. Güneşin batma anı boylamlara göre her yerde değiştiğinden alaturka saat şehirden şehire değişir. Mevsimlere göre günler uzayıp kısaldıkça ezan saati yine değişir. Dolayısı ile alaturka saat standart bir saat değildir. Dünya sabit olmayıp kendi ve güneşin etrafında döndüğünden, güneşe göre uzayıp kısalan günlere daha doğrusu ışığa sahiptir." Şule Gürbüz, "Alaturka Saat, Alaturka Zaman", *Zamanın Görünen Yüzü: Saatler*, YKY, İstanbul 2009, s. 59.

doğru orantılıdır. Toplum, kendi içerisinde bu disipline sahipse gelişmesi daha hızlı sürer.[2]

Osmanlı Devleti 19. asrın başında, gelişimini hızlı sürdürmek ve çağa ayak uydurmak adına bütünüyle olmasa da alafranga saat sistemini kullanılmaya başlar.[3] Kimi kurumların, halkın yabancısı olduğu bu yeni sistemi ısrarla kullanmak istemesi, bazı karışıklıklara neden olur. Bunun yanı sıra, toplumda "saat ve zaman" konusundaki genel kaygısız \ rahat tutum, ulaşımdan posta hizmetlerine kadar uzanan sorunların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Toplumun, zaman hususunda bu esnek ve belirsiz tutumunu,

Türklerin bir davranış kodu olarak görenler de vardır. Bu anlayışa göre Türkler, göçebe zihniyetine bağlıdırlar ve zamansal tutumları bu zihniyetin izdüşümüdür.[4] Durum, ister göçebe zihniyetinin kent kültürüne yansımasıyla, ister başka bir se-

[2] "Gerek Batı'da gerekse Doğu'da çok farklı zaman anlayışları vardır. İnsanların zamanı nasıl anlayıp değerlendirdiklerini fert ve toplumların refah seviyelerine, ilim ve teknolojideki durumlarına, rahat ve huzurlu bir hayat yaşayıp yaşamadıklarına bakarak değerlendirebilir ve bu konuda bir kanaat sahibi olabiliriz. Batılı insan zamanı, düz çizgi halinde, sonsuz bir geçmişten bilinmeyen bir geleceğe yönelmiş bir ok gibi tek bir istikamette akıp giden ve geri dönülmez bir nehir olarak; Doğulu ise zamanı dairesel olarak, tekrar tekrar yenilenen bir dönme dolap olarak anlar. Zaman, başı ve sonu olmayan bir daire veya spiral şeklindedir. Kuyruğunu ısıran bir yılan ile sembolize edilir. Batılı insan, zamanı belirtilen şekilde anladığından dolayı, geleceğe daha çok önem verir ve hayatını programlar. Doğulu ise modern bir Avrupalının ağzından durmadan 'çabuk' kelimesinin dökülmesine güler. Oysa o, geleceğini düşündüğü için kaybedecek zamanı yoktur. Doğulu geçmişinin nostaljisi ile yaşamaya daha yatkın bir ruh haline sahiptir. Zamanı anlayış şekli onun hayatına aksetmiştir. Zaman, yenilenen bir özelliğe sahip olduğundan, üzülmeye de gerek yoktur. Nasıl olsa tekrar gelecektir. Bugünün işi yarın da yarından sonra da yapılabilir. Doğulu insanın randevulaşmalarından programsızlığını ve zamana değer verilmediğini çıkarmak zor değildir. Randevularında saat ve dakika kullanmaktan ziyade daha çok esnek, yuvarlak ve belirsiz zaman ifadeleri kullanır. Mesela 'yarın öğleden sonra' veya 'Akşam veya yatsı namazından sonra buluşalım.', 'Önümüzdeki hafta içinde yaparım, bir aya kalmaz bitiririm.' Gibi ifadeler, bunun açık örneğidir." Bilal Deliser, *Kur'an-ı Kerim'de Zaman Kavramı*, İlâhiyat Yay., Ankara 2013, s. 75-76.

[3] "Osmanlı'da özellikle 19. Yüzyılın başlarından itibaren Batı ülkeleriyle kurulan ticari, askeri ve politik alanlardaki yakın ilişkiler, Batı tipi 'zevali saat' kavramının (vasati saat, alafranga saat) önce devlet yönetimine, peşi sıra toplum yaşantısına girmesine neden olmuştur. Buna göre, gün Gregoryan takviminde de tanımlandığı üzere gece saat 12'de başlar ve 24 saat sürer." Doğan Gündüz, "Alaturka Saatten Alafranga Saate Geçiş Osmanlı'nın Mekanik Saatle Buluşması", *İstanbul*, S. 51, Ekim 2004, s. 122.

[4] "Türklerin gerek tarihsel süreçte gerekse modern toplum pratiklerinde zamansal tutumları ya da zamanla ilişkilerini, göçebe yaşam tarzından kaynaklanan göçebe zihniyetine bağlayanlar da olmuştur. Burada göçebe zihniyetine özgü bir yerde kalıcı olmama şeklindeki eğilim ve davranışları zamansal boyutta da izdüşümlerini göstermektedir." Celaleddin Çelik, *Sosyal Zaman ve Din Sosyal Zaman Anlayışları ile Dindarlık İlişkisi Üzerine Sosyolojik Bir İnceleme*, Çizgi Yayınevi, Konya 2000, s. 238-239.

beple açıklansın şu, su götürmez bir gerçektir: Vakit disiplinsizliği, beraberinde düzensizliği ve sorunları da getirmiştir. Zamanda dakiklik ve onu iyi kullanma ise tamamen bir "alışkanlık meselesi"dir.[5]

Zamanla ilgili sorunların en yaygın şekilde görüldüğü devirlerden biri de 1870'li yıllardır. İlk dönem mizah gazeteleri, halktaki ve idarecilerdeki zaman algısını \ vakit disiplinsizliğini anlatan uzun yazılar yayımlamaktan kendilerini alamamışlardır. Bu çalışmanın amacı, mizah gazetelerindeki bilgilerden hareketle Osmanlı İstanbul'unda yaşamış insanları anlamaya çalışmak ve yaşadıkları sorunları değerlendirmektir. Değerlendirme yapılırken, toplumdaki zaman algısı üç ana başlıkta ele alınacaktır:

I. Ulaşımda Zaman Algısı

II. Kütüphanelerde Zaman Algısı

III. Şehir Postasında Zaman Algısı.

İnceleme yapılırken üzerinde en çok durulacak başlık ise ulaşım olacaktır; çünkü 1870'lerin İstanbullularının "zaman" hususunda en fazla problemi bu alanda yaşadıkları ve mağdur oldukları görülür. Dolayısıyla, ulaşımdaki zaman disiplini; vapur, tramvay, şimendifer ve Köprü olarak ayrı ayrı incelenecektir.

1. Ulaşımda Zaman Algısı

19. asırda, Osmanlı Devleti'nde toplu ulaşım araçlarının artmasıyla beraber, "ortak bir zamana göre hareket etme" devreye girer.[6] Duruma pek alışkın olmayan Osmanlı insanı için bu, zor bir tecrübe olacaktır. Toplu yaşamanın gerektirdiği hâllere uyum sağlamak, özellikle İstanbulluları zorlar. Dolayısıyla, bu geçiş sürecinin ve ortak saat \ zaman sistemine alışmanın hemen gerçekleşmediği görülür. Mesela, 1870'lerin Osmanlı İstanbul'da, ulaşım konusunda çoğu zaman kişiye özel muamele edildiğini bilinmektedir. Toplu ulaşım araçlarından birini kulla-

[5] "Zamanda dakiklik, zamanı planlı programlı kullanma, boş vakit geçirmeme, yani zamanı en iyi şekilde değerlendirme işi de özde bir alışkanlık işidir. Zaman konusundaki müsbet bir alışkanlık ise bütün hayatımızı etkileyecek müthiş bir iktisâb ve kazanımdır. Öyle ise, zamanı değerlendirme işinde alışkanlık meselesi, hareket noktamız olmalıdır." İbrahim Canan, *İslam'da Zaman Tanzimi*, Akademi Yay., İzmir 2008, s. 179.

[6] "Alafranga saat sistemiyle karşılaşma, asıl olarak Kırım Savaşı'nda (Ekim 1853-Şubat 1856) ortak düşman olan Ruslara karşı İngilizler ve Fransızlarla yapılan hazırlık çalışmalarında gerçekleşir. Telgrafın gelişi, demiryollarının inşası, İstanbul'da sefere başlayan ilk vapurlar, Osmanlı toplum yaşamını belli tarifelere göre şekillendirecek, bireyleri kendi tercihleri dışında ortak bir zamana göre hareket etmeye zorlayacak ve Batı tipi saat sistemine geçişi hızlandıracaktır." Gündüz, agm., s. 122.

nacak olan kişi, şayet büyük bir şahsiyetse onun için saatlerle oynanabilmektedir. Ulaşımda ayrımcılığa neden olan bu tutum yüzünden, sıradan İstanbullu her zaman mağdur olmuştur. Mizah gazetelerinde, bu şahsiyetleri ve onlar için edilen özel muameleyi anlatan metinlerle karşılaşmak mümkündür. Ulaşımdaki bu ayrımcılık, aslında 1870'lerden önce de mevcuttu. 1850'li yıllarda çalışan ulaşım araçlarının hareket saatlerinin, devlet memurlarının mesai vakitlerine göre düzenlendiğini bilinmektedir.[7] Dolayısıyla, mizah gazetelerinin bahsettiği durum aslında yeni değil, eskiden beri var olan bir şeydir.

a. Vapur ve Zaman Disiplini

Zaman disiplini konusunda en çok sıkıntı yaşanan toplu ulaşım aracı vapur olmuştur. Özellikle Şirket-i Hayriye'nin vapurlarındaki saat düzensizliği, halkı perişan etmiştir.[8] Vaktinde iskeleye yanaşmadıkları için, saatinde kalkamayan vapurlar yüzünden Şirket-i Hayriye, alay konusu hâline gelir.[9] Bu şirketle, hem halk hem de mizah gazeteleri alay eder durumdadır. İddia odur ki aslında Şirket de hareket saatlerini bilmemektedir:

> "Saat on biri çeyrek geçerek köprü üzerinde.
> - Nereye gideceksiniz?
> - Vaniköyü'ne. Siz!
> - Beykoz'a gideceğim.

[7] "Yalılarda (sahilhane) ikamet eden memurların dairelerine zamanında gelip gitmelerine engel olan İdare-i Mahsusa (Devlet Vapur İşletme Dairesi) vapurlarının hareket saatleri dahi mesai vakitlerine göre düzenlenmeye başlamıştı. Mesela 1853 senesinde gerek Boğaziçi'nde gerekse İstanbul'da (sur dışı yerleşim birimleri kastediliyor) oturan memurların sabahleyin 4.30'da veya en geç saat 5.00'te dairelerine gelip akşamüzeri de 11.00'e çeyrek kala dönmeleri kararlaştırılmış; bu münasebetle devlet işletmesinde bulunan vapurlara sabahları 5.00'ten evvel İstanbul'da bulunmaları ve akşam 11.00'den önce köprüden hareket etmemeleri gerektiği bildirilmişti." Ahmet Yüksel, "Osmanlı Devlet Dairelerinde Mesai Kavramı ve Uygulaması (18.-20. Yüzyıllar)", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, XVI\1, 2014, s. 34.

[8] "1851'de Cevdet ve Fuat Paşaların girişimleriyle kurulan Şirket-i Hayriye, 1945'te hükümet tarafından satın alınıncaya kadar İstanbul ve Boğaziçi arasında vapurlarla yolcu taşımacılığı yaptı. Şirket-i Hayriye Osmanlı Devleti'nde kurulmuş ilk anonim şirketti. Kuruluşunda iki temel amaç güdüldü. Biri İstanbul ile Boğaziçi iskeleleri arasında daha önce kayıklarla gerçekleştirilen ulaşımı kayıklara göre daha konforlu ve güvenli olan buharlı gemilerle sağlamaktı. Diğeri ise bunun için kurulacak anonim şirketin Osmanlı ekonomisinde şirketleşme sürecini başlatacak bir örnek oluşturmasıydı." Murat Koraltürk, "İstanbul'da Deniz Ulaşımı: İşletmeler, Gemiler-Gemiciler, Yollar-Yolcular", *Türkler ve Deniz*, Kitap Yay., İstanbul 2007, s. 484.

[9] "Şirket-i Hayriye, faaliyet süresi boyunca üç araba vapuru, 74 yolcu vapuru, üç kömür vapuru ve bir gezinti teknesi olmak üzere toplam 81 parçayı bulan bir vapur filosuna sahipti. Araba ve yolcu vapurlarının 66'sı İngiliz, 6'sı Fransız, ikisi Alman, biri Hollanda yapımıydı. İki vapur ise Hasköy Tersanesi'nde inşa edildi." Koraltürk, agm., s. 488.

- Acaba vapur kaçta gelecek!
- Orasını kim bilir.
- A canım postası on bir buçukta değil mi!
- Öyle ama Üsküdar'a bir postası var, daha gelmedi.
- Ne zaman gelecek, ne zaman hareket edecek!
- Ne ben bilirim, ne sen. Belki Şirket bile bilmez."[10]

Hâl böyle olunca, İstanbullular Şirket-i Hayriye'ye güvenmemek gerektiğini dile getirmeye başlarlar. Çünkü, vapur saatlerine güvenerek bir işe kalkışılırsa mutlaka yarım kalacağı ortadadır. Dolayısıyla,

İstanbullular ahbaplarıyla buluşacakları zaman, buluşma yerine vapurla gidilecekse birbirlerine vakit konusunda söz vermemeleri gerekir. Şirket'in saat konusundaki disiplinsizliği halkın gündelik yaşamına da tesir etmiştir: *İki ahbab beyninde birleşmek için olunan mukâvele mahalli şirket vapuruyla gidilecek yer ise vakit tayin etmemek lâzımedendir.*[11] Çoğu zaman, bir vapur dolusu insan Şirket-i Hayriye'nin geç kalan büyük bir memurunu bekleyebilir. İşte bu sorunlar, yerinde kalmamış ve dönemin mizah gazetelerine de yansımıştır. Bir memur için, saatlerde bu şekilde esnekliğe gidilmiş olması, dönemin zaman algısını net bir şekilde gösterir. Üstelik Şirket-i Hayriye, saatlerde değişiklik yaptığı takdirde halka duyuracağını da nizamnamesinde belirtmiştir.[12] Şirket-i Hayriye'nin halkı önemsemediği ortadadır. Bu vakit disiplinsizliği, Şirket'i alay konusu yapar:

> "Suâl- Nâs, köprü ve her iskelede vapuru bekler. Ortaköy iskelesinde vapur, vakt-i hareketinden başka neyi bekler durur?
>
> Cevâb- İstanbul'a geçecek olan Şirket'in büyük memurlarından birini bekler.
>
> Suâl- Şirket'in kâide-i seyr ü hareketinde bu da var iken niçin ilanlarına ilave etmez.
>
> Cevâb- Şirket fazla masârifi sevmediğinden gazetelerin duyunca neşredeceğini bildiği şeyleri ilana ilave ile masrafı artırmamak için."[13]

10 *Terakki*, nr. 13, 10 Ocak 1870, 18 Şevval 1287, 29 Kanunuevvel 1285, s. 2-3.

11 *Letâif-i Âsâr*, nr. 15, 14 Nisan 1871, 24 Muharrem 1288, 6 Nisan 1287, s. 4.

12 "Yirmi Üçüncü Madde: Esnâ-yı sayf ve şitâda vapurların evkât-ı harekâtının tebdili zamanı malum ve muayyen olmak için vakt-i hareketleri tebdil olundukça evrâk-ı mahsûsa-i matbua ve gazeteler vasıtasıyla neşrolunacak ve vakt-i tebdilinden sekiz gün evvel ilan-ı keyfiyet olunarak müddet-i devâmı dahi ilannâmenin bâlâsında gösterilecektir." Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye,* C 5, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yay., İstanbul 1995, s. 2298.

13 *Letâif-i Âsâr*, nr. 18, 5 Mayıs 1871, 15 Safer 1288, 23 Nisan 1287, s. 4.

Şirket-i Hayriye'deki nizamsızlığı alaya alan ve duruma alışmış görünen İstanbullular, kimi zaman da vaktinde hareket eden vapur yüzünden mağdur olurlar. Vapur saatlerindeki intizamsızlığa alışkın olan yolcular, nasıl olsa geç hareket edecek düşüncesiyle, iskeleye vaktinde gelmezler. Kısacası vapur saatlerinin düzensiz oluşu, halkın zaman algısında da bir değişime sebep olmuştur. Şirket-i Hayriye'nin vakit disiplininden mahrum olması nedeniyle, halkta da aynı disiplinsizlik emareleri görülür. Toplumun, Şirket vapurları karşısında geliştirdiği davranış da sorunludur. Dolayısıyla, olumsuzlukların ardı arkası kesilmez:

> "Akşamları son Anadolu tarafına giden vapurun vakt-i hareketi her ne kadar ilan varakalarında on bir buçuk yazılmış ise de vapur-ı mezkûr Salacak iskelesine ve şamandırada bulunan üç vapur müstesna olarak vapurların azlığından, bir seferî olduğu cihetle on bir buçukta köprüye gelip ve bazı, suların fenalığı cihetle köprüye güç yanaştığından, bu vapurun on bir buçukta kalkmayacağı misillü, herkes vapurun saati geçirdiğini bildiği cihetle, köprüde beklememek için, biraz ağır gelmesi lazım gelecek ve fakat Salacak yolcusu az ve sular dahi iyi olup, vapur ol geldiği halde, hemân saatinde hareket eylediğinden, akşamüzeri yolcuları, Üsküdar vapurlarına istif edilecektir."[14]

Vaktinde hareket etmeyen Şirket-i Hayriye vapurları, hem halk hem de basın nazarında küçük düşmüş durumdadır. Öyle ki bir mizah gazetesi, bu şirkete acıdığını apaçık dile getirmekten çekinmez: *Şirket vapurları vaktinde hareket etmek için saatlerini düzelttirecek bir saatçi bulamadıklarına acırız.*[15] Halk, bu olumsuzluğun baş müsebbibi olarak Şirket-i Hayriye kaptanlarını görür. Toplum nazarında kaptanlar, "vakt ü saatini" bilmez insanlardır: *Önünü ardını gözetmez, kazazedegâna acımaz, müşterisini beklemez, vakt ü saatini bilmez, kendi bildiğinden geri kalmaz Şirket kaptanları.*[16] Mizah gazeteleri ise bu düzensizlik ve vurdumduymazlık karşısında, işi alaya almakla meşguldürler. Şirket-i Hayriye vapurlarının saat nizamnamesinden bir hayır gelmediğini fark eden *Tiyatro* adlı mizah gazetesi, okuyucuları için ironik bir nizamname hazırlar:

"(Şirket-i Hayriye Vapurlarından Bazılarının Vakt-i Hareketleri)

Numara	Saat	Dakika
13	Yeni çıma ne vakit gelirse	

[14] *Letâif-i Âsâr*, nr. 37, 15 Eylül 1871, 29 Cemaziyelahir 1288, 3 Eylül 1287, s. 2-3.

[15] *İbretnümâ-yı Âlem*, nr. 15, 23 Eylül 1871, 8 Recep 1288, 11 Eylül 1287, s. 3-4.

[16] *Letâif-i Âsâr*, nr. 40, 2 Ekim 1871, 17 Recep 1288, 20 Eylül 1287, s. 2.

14 Biletçinin hesâbı ne vakit biterse
11 Yükünü ne vakit alır ise
3 Kazanı ne vakit ısınır ise
5 Dümenci ne vakit hazırlanır ise
6 Tentenin tamiri ne vakit biter ise"[17]

Ne zaman geleceği belli olmayan vapuru kaçırmamak için de çeşitli davranışlar geliştirmek lazımdır. Bunlardan ilk akla geleni hiç şüphesiz sabahın erken saatlerinde yola çıkmaktır. Özellikle maddi durumu iyi olmayan İstanbullular, "ikilik vapur" adı verilen; yani iki kuruş karşılığında seyahat edilen vapuru tercih ederler. İkilik vapuru kaçırmamak için, misafir olduğu evden sabah erkenden ayrılan fakir bir vatandaşın başına gelenler, mizah gazetesine yansır. "Bu saatte sokakta ne işin var?" diyerek yakasına yapışan kolluk kuvvetlerine derdini anlatması ise uzun sürecektir:

> "İkilik vapur daha erken gelir dediler. Şimdi bendeki hâle bak. Ziyâde param yok ki akşam edeyim! Ne ise aç tok öğünü Yenimahalle'de geçirip, akşam yine evvelki misafir olduğum hâneye gittim. O gece de kaldım. Sabahleyin karanlıkta sokağa çıkıp iskeleye geldim. Bir de birisi kolumdan tutup merkeze götürdü. Bu vakit sokakta senin ne işin var diye istintâka başladılar. İkilik vapura binecektim. Dün geç kalmışım. Bugün erkence geldim dedim. İnanmadılar. Misafir olduğum hâneden hâlimi tahkîk ettiler. Her ne hâl ise yakayı kurtardık ama misafir olduğum hâne sahibinin yanında pek küçük düştüm. Ben onlara cebimde iki kuruştan ziyâde para olmadığını belli etmeyecektim…"[18]

1875 senesine gelindiğinde ise mizah gazetelerinin her biri, Şirket-i Hayriye karşısında farklı bir tutum sergiler. Aslında, hepsi bu şirkete karşıdır; yani kaliteli hizmet vermediği düşünülür. Ancak, bir mizah gazetesi vaktinde kalkmayan vapurlardan şikâyet ederken bir diğeri "Biraz daha iskelede beklese ne olur?" anlayışıyla, vapura yetişemeyen yolcuları korumaya çalışır. İşte bu gazetelerden biri olan *Meddah,* olaya farklı bir açıdan yaklaşmıştır. Vapurun iskelede yolcuları biraz daha beklemesini isteyerek değişik bir tutum sergiler. Dolayısıyla, mizah gazetelerinin de vakit disiplini konusunda, aynı anlayışta olmadıkları söylenebilir. Aslında, herkes vapur saatlerinin kendi menfaatine göre düzenlenmesini istemektedir. Kısacası, zaman algısı konusunda ortak bir düşünce yoktur:

17 *Tiyatro,* nr. 1, 20 Mart 1874, (8 Mart 1290), s. 4.
18 *Latife,* nr. 13, 5 Ekim 1874, 24 Şaban 1291, 23 Eylül 1290, s. 3.

"Acaba gelen müşteri için vapurun yarım dakika kadar beklemesi Şirket-i Hayriye'nin nizâmı haricinde midir. Yoksa şirketin murâdı halkı kendinden nefret ettirmek midir. Bunun için birçok sözler söylendi ise de şirket hiç vazife etmedi. Zannedersem bu gibi hâllerin adem-i tekerrürürnü kaptanlara tenbih bile etmemiştir."[19]

Vakit disiplinsizliği konusunda kaptanları değil de Şirket-i Hayriye müdürünü suçlayan gazete ise *Hayâl*'dir. İddiaya göre, kaptanlara intizamsız davranmaları konusunda emir veren kişi, Şirket müdürünün kendisidir: *Şirket-i Hayriye müdürü izzetlü Ali Hilmi Efendi tarafından vapur kaptanlarına îlândan hâric olarak beş dakika evvel ve sonra hareket etmesi için emr vermesine boynumu büker de mahzun mahzun seyrederim.*[20] Görüldüğü gibi, zaman konusunda bir fikir uyuşmazlığı söz konusudur.

b. Tramvay ve Zaman Disiplini

Vapurlarda nasıl bir zaman disiplini oluşturulamamışsa aynı şekilde tramvayda da saat konusunda büyük sorunlar yaşanır. Tramvay arabalarının, birkaç dakikada bir değil de saatte bir kalkıyor olması, mizah gazetelerince eleştirilen konular arasındadır. Tüm bu zaman disiplinsizliğine rağmen, tramvay idaresinin sanki dakika hesabıyla tramvay çalıştırıyormuş gibi, alay edercesine kalkış dakikalarını gazetelere ilan olarak vermesi insanları çileden çıkartır. Çünkü tramvay arabaları, ilanda belirtildiği gibi dakika hesabıyla değil de saat hesabıyla hareket etmektedir:

"Hangi vakit söylediği dakika, değil saatte hareket ettiği var. Bunun hâlini bilmeyip de vaktine yetişemem diye koşarak gelip daha gelmemiş bulan müşterilere yazık değil mi, güneşin alnında yatsın dursun mu. Yoksa acaba tramvay idaresi, istasyon karîblerindeki kahvecilerle akd-i iştirâk edip bu yolda da paralarımızı almak mı istiyorlar. Eğer böyle ise her işi yolunda gördüğümüz tramvay şirketine bunu yakıştıramayız."[21]

Tramvay memurlarının keyiflerine göre hareket etmesi yüzünden, kimi zaman bir tramvay dolusu insan, bir kişi için üç saat bekletilebilir:

"Meselâ müşterinin biri peşin para vermez yahud hiç vermek istemez veyahud ister ama biletçinin arabaya binilir binilmez boğaza sarılırcasına para isteyişine hiddetlenir. Hâsılı mutlak bir sebeple araba memuruyla müşterilerden biri beyninde bir münâzaa zuhûr eder. Bunun üzerine

19 *Meddah*, nr. 26, 20 Haziran 1875, (16 Cemaziyelevvel 1292), s. 3.

20 *Hayâl*, nr. 179, 7 Ağustos 1875, (26 Temmuz 1291), s. 3-4.

21 *İbretnümâ-yı Âlem*, nr. 22, 14 Ekim 1871, 29 Recep 1288, 2 Teşrinievvel 1287, s. 4.

memur efendi derhâl zurnasını çalarak- ta ki davasını fasl veyahud mezkûr müşteri aşağı ininceye kadar- arabayı durdurur! Artık ötekiler işleri yoksa beklesinler! Eğer bu aralıkta diğer müşteriler tarafından maazallah bari bizim paramızı ver de inip işimize gidelim filan diyecek olur ise 'Sözünüz şirket kanununa muhaliftir.' diye memur efendi tarafından tekdîr görülür. 'Öyle ise arabayı yürüt.' dense yine 'Kanunumuza muhâliftir.' cevâbı alır. Velhâsıl bir adam için diğerinin üç saat beklemesi lâzım gelir."[22]

Tramvay memuru, bir müşteri ile kavga ettiği takdirde, diğer müşteriler de o araçta mahsur kalırlar. Memurun kavga ettiği müşteri ya suçunu kabul edecek ya da tramvaydan aşağıya inecektir. Aksi takdirde tramvay hareket ettirilmez, öylece durur. Bu sırada mahsur kalan diğer müşteriler, para iadesi isteyerek tramvaydan inmek için davranırlarsa da "şirket kanununa muhalif" olduğu için, hiçbir yere gitmelerine izin verilmez. İşte, bunların hepsi 1870'li yılların İstanbul'unda yaşanmıştır. İlk dönem mizah gazeteleri de bu yaşananları, alaylı bir biçimde okuyucularına aktarır.

c. Şimendifer ve Zaman Disiplini

Şimendiferin hayata girişiyle beraber, toplum hafızasındaki saat ve zaman kavramları daha da belirginleşir. Yabancı şirketler tarafından işletilen demiryolları tarifelerinde, alafranga saat sistemi kullanılmaya başlanır.[23] Demiryollarıyla bu saat sitemi o kadar özdeşleşir ki alafranga saatin diğer bir adı da şimendifer saati olur.[24] Böylelikle, İstanbul halkı bu yeni sistemle daha da içli dışlı hâle gelir. Öyle

22 *Tiyatro*, nr. 20, 6 Haziran 1874, (25 Mayıs 1290), s. 2-3.

23 "Batı'nın bizim de bugün kullandığımız alafranga saati gece 12'de ertesi güne devreden, saatin sabit olarak gösterdiğini esas alan saattir. Oysa alaturka saatte günlerin kısalmasına göre havanın rengi ile saat eşittir. Şimdi yazın olduğu gibi akşam sekiz buçuk-dokuzda hava aydınlık olmaz. Akşam ezanı gece 12'dedir. Gün o an sonraki güne devreder. Akşam ezanı kaçta okunursa saat 12'dir. Bu suretle günlerin kısalmasına göre alaturka saatle üçte hava hep karanlıktır. Saat ile tabiat, ışık olarak da mevsim olarak da her anlamda uyumludur, söylenen ile görünen birbirini yadırgamaz. Bu aslında daha ince bir ölçümdür; sert hatlı, kat'i sözlü, yanlışını kabul etmeyen, hiçbir şey için hiçbir değişime katlanamayan alafranga saatin ergen inadının yanında alaturka saat çok olgun, çok çelebi, her günü başka yaşayacak tahammülde, her günün getirdiğine de katlanacak güçte, aynı zamanda çok daha nahif, kırılgandır. 'Saat şu' demek için ne yere ne göğe ne kendi haline bakmayan alafranga saat, yaşarken katı geçişleri ile hayatın hep sabitliği üzerinde durur." Gürbüz, agm., s. 59-60.

24 "Uluslararası Meridyen Konferansı kararları bir yana, Osmanlı toplumu alafranga saat sitemiyle, hepsi birer yabancı şirket tarafından işletilen ve gündelik hayatın vazgeçilmezi olmaya başlayan demiryolları, denizyolları ve posta işleri sayesinde tanışmıştı. Özellikle demiryollarının toplum hafızasında saati kullanma, hayatı saate göre planlama konusundaki etkinliği belirtilmelidir. Demiryoluna sahip bir şehir çevre yerleşim bölgelerinin cazibe merkezi olur; nüfus artışı bir yana tren istasyonlarının etrafında pek çok mesken, silo, antrepo gibi o şehri ve çevresini kalkındıran

ki planlarını bu saat sistemine göre yapmaya başlarlar. Özellikle şimendiferlerde kullanılan alafranga saat, kimi zaman İstanbullular için büyük bir sorun teşkil etmiştir. Demiryolu tarifelerinde yazan küsuratlı rakamlar algılama sorununa yol açar. Şimendifer tarifelerinde yazan 19 dakika, 27 dakika, 33 dakika gibi ifadeler kafa karışıklığına sebep olur. Şimendiferin kalkış vaktinin neden 20. dakikada değil de 19. dakikada olduğunu anlamaya çalışan mizah gazeteleri, bu hususta şunları yazmışlardır:

> "Bu ilan bizim tuhafımıza gitti. Bakın ne diyor? Katarın uğrayacakları mahalleri yazarak hizalarında saat, dakika gösterildiği sırada 43 dakika, 58 dakika, 19 dakika, 27 dakika, 33 dakika yazılmış! Nasıl, tuhaf değil mi? Biz bundan bir şey anlamadık. Mesela 19 dakika olacağına yirmi dakika olsa ne lazım gelirdi? Acaba bundan meram bir dakika evvel menzil-i maksuda varmak lâzime-i hâlden; yani katarın şân-ı sür'ati iktizâsından olduğu mudur? Böyle ise geçen günü Pendik'te su veyahut nefes almak için katarın üç saat beklemesine ne diyelim? Varsın 19 da yirmi oluversin. Bir dakikadan ne olur imiş? Yahu işler ilerledi. Görelim ki daha âyine-i devrân ne suret gösterir."[25]

Üstelik bütün bu nizâm gösterişine rağmen, kimi zaman bir katar, istasyonda üç saat kadar bekletilebilmektedir. Şimendifer idaresi saatleri alafranga düzene göre yazmaktadır. Ancak, İstanbulluların hepsi bu düzene alışmış değildir. Hâlâ pek çok insan alafranga saati bilmemektedir. Dolayısıyla, müşterilerin pek çoğu mağdur olur. Mizah gazetelerinin hedefinde ise şimendifer idaresi vardır:

> "MUHAVERE
>
> -Efendim şu demiryol arabaları doğrusu ahâliye çok suhûlet verdi. Değil mi?
>
> -Ne demek elbette!
>
> -Nasıl, bu yaz Florya ve Makriköyü filana gittiniz mi?
>
> -Hayır efendim gidemedim.
>
> -Acayip! Rumeli ve Anadolu için ayrı ayrı demiryol arabaları var iken hiç durulur mu? Meğer ki bir mani-yi kavî ola!
>
> -Hayır mani filan yok gidemedim! Ne vakit bir mevkife gitmiş isem katarı hareket etmiş buldum.

---

yapılanmalar meydana getirilir." Safiye Kıranlar, "Uluslar Arası Saatin Kabul Edilmesi ve İleri Saat Uygulaması Kapsamında Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Zaman Kavramının Şekillendirilmesi (1919-1946), *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi,* S. 15, Güz 2006, s. 69.

25 *Latife,* nr. 8, 17 Eylül 1874, (5 Eylül 1290), s. 3.

-Demek ki katarı bulamadığınız için bir mahalle gidemediniz öyle mi?

-Evet öyle ya?

-Lakin bu tuhaf! Gazetelerde, varakalarda kocaman yazılarla Rumeli demiryolu ilânâtını hiç görmediniz mi?

-Gördüm ama ne faydası var! Bir şey anlayamıyorum ki… Mesela sabah akşam vakt-i hareketleri pek de anlaşılmaz bir sûrette göstermişler! Saatleri alafranga yazmışlar! Ben alafrangayı bilmem. Türk memleketinde doğdum, Türküm, Türkçeden başka bir şeye aklım ermez!

-Vâkıa hakkınız var! Herkes alafrangadan, alafranga saatten anlamaz. Bakınız zât-ı âliniz de anlamıyorsunuz. Fakat o saatleri anlamak kolay şeydir. Bir bilenden sorulsa bir kerede öğrenilir.

-İyi ama demiryol arabasına binip para vereceğim diye alafrangalık öğrenmeye ne mecbûriyet var? O arabaların işletici kumpanyaları alafrangalığı bırakıp da Türkçe öğrenseler, saatleri Türkçe yazsalar olmaz mı?

-Niçin olmaz? Şu kadar var ki alafranga saatlere saat-i zevâlî derler, fence doğrudur. Onun için o saati kullanıyorlar.

-Güzel! Lakin efraddan bir adam saat-i zevâlî, saat-i gurrûbîyi, fenni filanı ne anlar? Düzce babasından gördüğü Türkçe saati bilir. Bunun için İstanbul'da işleyen arabalar, vapurlar saatlerini Türk saati yapmak lâzım gelir. Hem baksanıza Şirket vapurlarının saatleri nasıl?

-Oraları öyle! Ama belki başka bir sebep de vardır…

-Sebebe aklım ermez!

-Her ne ise biz bahsi unuttuk. Murâdımız Florya filana gitmediğinizi sual idi. Hâsılı gitmediniz, gezmediniz ha?

-Hayır efendim gidemedim…"[26]

Bu muhavere, İstanbulluların alafranga saat konusundaki düşüncelerini yansıtması bakımından gayet önemlidir. İstanbullular, alafranga saati öğrenmeye mecbur bırakıldıkları için tepkilidirler. Türk memleketinde doğan insanın, sadece Türk saatini bilmesi gerektiğini düşünen vatandaş, işletici kumpanyaların neden saatleri Türkçe yazmadıklarını da sorgular. Her ne kadar, fence alafranga saati kullanmak doğru olsa da halkın fenden anlaması söz konusu değildir. Dolayısıyla, İstanbul'da işleyen bütün toplu ulaşım araçlarında Türk saati kullanılmalıdır. Muhaveredeki mağdur vatandaş, düşüncelerini apaçık ortaya koyarak yabancı işletmecilere ve onların alafranga saat uygulamasına tepki gösterir.

[26] *Latife*, nr. 10, 24 Eylül 1874, (12 Eylül 1290), s. 2-3.

d. Köprü ve Zaman Disiplini

Hangi saatte açılıp kapanacağı İstanbullularca tam olarak bilinemeyen Galata (Karaköy) Köprüsü, zaman disiplinsizliği konusunda iyi bir örnek teşkil eder. Halkın sıklıkla geçiş yaptığı saatlerde açık bulundurulan, dolayısıyla insanların üzerinden geçmesine izin verilmeyen köprü, artık can sıkıcı olmaya başlamıştır.

> "İlâhî yâ Rabbî şu Karaköy Köprüsü'nün açılıp kapanması Mösyö Kumbari'nin attığı top gibi bir vakit ve saate mahsûs olduğunu göremeyecek miyiz? Yirmi dört saatin hangi saatte geçilse gündüzleri kuttâ-ı tarîkin dağda yolcunun karşısına çıkarak 'davranma' demesi kadar şiddet tesiri olan 'Köprü açıktır!!!' ibâresi yazılı tahta ile geceleri yangın kulelerinin harîk zuhûrunda çektikleri fener gibi helecan-ı kalb veren ma'hûd kırmızı kandil adamın göğsüne dayanıyor."[27]

İnsanlar, köprünün kapanması ve üstünden geçebilmek için kimi zaman bir saat beklerler. İşte bu durumu yansıtan çok güzel bir karikatür, *Çıngıraklı Tatar*'da yayımlanmıştır. Aşağıda görüldüğü gibi, köprü açıktır. Altında ise şu ifadeye yer verilmiştir: "Coğrafyaya inanırsınız ya? İşte Galata İstanbul'a köprü vasıtasıyla kesb-i ittisal edermiş!"



Çıngıraklı Tatar, nr. 3, 16 Nisan 1873, (4 Nisan 1289), s. 3.

Hayâl gazetesi ise artık işi alaya vurmak niyetindedir. Ona göre, köprü vakitsiz açılıyor diye şikâyet etmemek gerekir. İnsanlar daima omuzlarında birer kalas taşısalar ve bu kalas yardımıyla köprünün diğer tarafına geçseler, iş zaten hallolacaktır: "Köprünün vakitsiz açıldığından dolayı şikâyet edeceklerine dâima omuzlarında birer kalas taşısalar ve lede'l-hâce koyup geçseler daha kolay değil mi?"

[27] *Diyojen*, nr. 5, 4 Şubat 1871, (23 Kanunusani 1286), s. 3-4.



Hayâl, nr. 20, 10 Ocak 1874, (29 Kanunuevvel 1289), s. 4.

2. Kütüphanelerde Zaman Algısı

Kütüphanelerin açılış ve kapanış saatlerinin düzensiz olması, zaman konusundaki bir başka problemdir. Hatta kimi kütüphaneler, hiç açılmayıp sürekli kapalı tutulmaktadır. Halkın yararlanmasını imkânsız hâle getiren bu uygulamalar, mizah gazetelerinin tepkisine yol açar:

> "Sormak ayıp olmasın ama İstanbul'da kütüphane var mıdır? Geçende *La Turki* gazetesi İstanbul'da kütüphane olmadığını yazdığı için bazı gazeteler Burdiyanu bu tarafa geçsin de gözüne sokalım diyorlar idi neyi sokacak? Kütüphane kapılarının tokmaklarını mı? İşte ben de yoktur derim ve davamda haklı çıkarım çünkü âlî âlî binalarla kütüphaneleri gördüğümüzden ve kapılarının üzerindeki medhiyelerinden yalnız bir istidlâl ile oraların kütüphane olduğunu anlıyorsak da gözümüzle göremiyoruz. Ma'lum ya İstanbul'un okuryazar takımı eyyâm-ı tatiliyenin gayri de elbette bir işiyle meşguldür. İşinin başından ayrılamaz. Kütüphaneler tatil günlerinde açılmaz, açıldığı günler de hafız ketebeleri bedestân hacegîni imiş gibi pek geç açıp, pek erken kaparlar. Bu gidişle kütüphaneler (İbn Sinâ'nın simya mağarası) gibi belki de senede bir kere açılmaya karar verecekler. Ben kütüphaneyi ne vakit görürüm? İstanbul'da kütüphane vardır nasıl derim?"[28]

28 *İbretnümâ-yı Âlem*, nr. 17, 30 Eylül 1871, 15 Recep 1288, 18 Eylül 1287, s. 1-2.

Kütüphane memurlarının zaman disiplinine sahip olmamaları yüzünden, bu ilim yuvalarının açılış kapanış saatleri belli değildir. Geç açılıp erken kapanan, hatta hiç açılmayan kütüphaneler yüzünden yine İstanbul halkı sıkıntı çekmektedir.

3. Şehir Postasında Zaman Algısı

Şehir postası dağıtıcılarının yavaşlığı ve zaman disiplinsizliği nedeniyle İstanbullular mektuplarını zamanında teslim alamazlar. Bu gecikmede baş aktör olarak görülen müvezziler, *Latife* gazetesinin dilinden kurtulamamışlardır: *Şehir postası müvezzileri kaç saatte kaç mil alıyor?*[29] Diğer gazeteler de posta müvezzilerinin yavaşlığı ile alay etmek için çeşitli cümleler kurmuşlardır. Bunlardan biri *Tiyatro*'da görülür: *Şehir postası müvezzileri her sabah postahaneden hareketle yol üzerinde yalnız uyku iskelesine vararak gidecekleri mahalle ancak üç günde varabilirler.*[30] Burada, posta müvezzilerinin yavaşlığı konusunda bir suçlama söz konusudur. Gazeteye göre, mektup dağıtıcıları yolda "uyumaktadır". Dolayısıyla, mektubu ulaştıracakları yere ancak üç günde varabilmektedirler. Bu durum, posta teşkilatında da bir zaman disiplinsizliğinin olduğunun göstergesidir.

Sonuç

İlk dönem mizah gazetelerinde yer alan metinler zaman algısı bakımından araştırılırken görüldü ki 19. asırda hızlanan modernleşmeyle beraber gereken zaman disiplini tam sağlanamamıştır. Özellikle ulaşım konusunda yaşanan zaman problemleri, aşılamaz ve çözülemez hâle dönüşmüştür. Ulaşım araçları içerisinde, saat disiplinine uymada en çok sorun yaşanan araç, vapur olmuştur. Bilhassa Şirket-i Hayriye'ye ait vapurların zamanında kalkmaması, İstanbulluları etkilemiş ve onların zaman disiplininden uzak yaşamalarına neden olmuştur. "Vakt ü saatini bilmez" insanlar yüzünden işler aksar, pek çok kişi de mağdur olur. Bu durum mizah gazetelerinin gözünden kaçmamış ve onlar da kendilerince zaman disiplinsizliği ile alay etmişlerdir. 1870'li yılların İstanbulluları "keyiflerine göre" hareket etmeyi seven, ortak bir zamana uyma konusunda sorun yaşayan kimselerdir. Özellikle, ulaşım araçlarını işleten yabancı şirketlerin uygulamaya koyduğu alafranga saate uymak ve ona göre hareket etmek, alaturka saate göre yaşam sürdüren insanları bir hayli yormuştur. Pek çok yeni ulaşım aracının İstanbulluların hayatına girdiği 1870'li yıllar, zamana uyma, alışkanlık edinme konusunda zor geçen yıllardır.

19. asır insanının neden böyle davrandığına bakılırsa birçok psikolojik ve sosyolojik neden sayılabilir. Her şeyden önce, "Doğulu" olmak ve zamanı bir Batılıdan

[29] *Latife*, nr. 5, 7 Eylül 1874, (26 Ağustos 1290), s. 2.

[30] *Tiyatro*, nr. 86, 24 Nisan 1875, (18 Rebiülevvel 1292), s. 3.

daha farklı algılamak, İstanbulluları program yapmaktan ve kesin saat vererek yaşamaktan uzak tutmuştur. Bu bakımdan, zaman kavramı gündelik hayatta çok da önemsenmeyen bir yerde durmuştur. Ancak günümüzde, eskiye kıyasla daha fazla Batılılaştığımız, onlar gibi yaşamaya tam anlamıyla başladığımız için saat ve zaman kavramlarını önemsememek mümkün değildir. Dolayısıyla, teknolojik gelişmeler, ulaşım araçlarının artması gibi nedenlerle her şey bugün saate göre yapılmaktadır. Bütün bunlara rağmen, hâlâ o eski alışkanlıkla pek çok alanda saate, dakikaya kıymet verilmediği görülmektedir. Otobüslerin vaktinde gelmemesi, öğrencilerin derse geç kalması, günümüz için verilebilecek sadece iki basit örnektir.

KAYNAKLAR

Canan, İbrahim, *İslam'da Zaman Tanzimi*, Akademi Yay., İzmir 2008.

Çelik, Celaleddin, *Sosyal Zaman ve Din Sosyal Zaman Anlayışları ile Dindarlık İlişkisi Üzerine Sosyolojik Bir İnceleme*, Çizgi Yayınevi, Konya 2000.

Çıngıraklı Tatar, nr. 3, 16 Nisan 1873, (4 Nisan 1289), s. 3.

Deliser Bilal, *Kur'an-ı Kerim'de Zaman Kavramı*, İlâhiyat Yay., Ankara 2013.

Diyojen, nr. 5, 4 Şubat 1871, (23 Kanunusani 1286), s. 3-4.

Ergin, Osman Nuri, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, C 5, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yay., İstanbul 1995.

Gündüz, Doğan, "Alaturka Saatten Alafranga Saate Geçiş Osmanlı'nın Mekanik Saatle Buluşması", *İstanbul*, S. 51, Ekim 2004.

Gürbüz Şule, "Alaturka Saat, Alaturka Zaman", *Zamanın Görünen Yüzü: Saatler*, YKY, İstanbul 2009.

Hayâl, nr. 20, 10 Ocak 1874, (29 Kanunuevvel 1289), s. 4.

Hayâl, nr. 179, 7 Ağustos 1875, (26 Temmuz 1291), s. 3-4.

İbretnümâ-yı Âlem, nr. 15, 23 Eylül 1871, 8 Recep 1288, 11 Eylül 1287, s. 3-4.

İbretnümâ-yı Âlem, nr. 17, 30 Eylül 1871, 15 Recep 1288, 18 Eylül 1287, s. 1-2.

İbretnümâ-yı Âlem, nr. 22, 14 Ekim 1871, 29 Recep 1288, 2 Teşrinievvel 1287, s. 4.

Koraltürk, Murat, "İstanbul'da Deniz Ulaşımı: İşletmeler, Gemiler-Gemiciler, Yollar-Yolcular", *Türkler ve Deniz*, Kitap Yay., İstanbul 2007.

Kıranlar, Safiye, "Uluslararası Saatin Kabul Edilmesi ve İleri Saat Uygulaması Kapsamında Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Zaman Kavramının Şekillendirilmesi (1919-1946)", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 15, Güz 2006.

Latife, nr. 5, 7 Eylül 1874, (26 Ağustos 1290), s. 2.

Latife, nr. 8, 17 Eylül 1874, (5 Eylül 1290), s. 3.

Latife, nr. 10, 24 Eylül 1874, (12 Eylül 1290), s. 2-3.

Latife, nr. 13, 5 Ekim 1874, 24 Şaban 1291, 23 Eylül 1290, s. 3.

Letâif-i Âsâr, nr. 15, 14 Nisan 1871, 24 Muharrem 1288, 6 Nisan 1287, s. 4.

Letâif-i Âsâr, nr. 18, 5 Mayıs 1871, 15 Safer 1288, 23 Nisan 1287, s. 4.

Letâif-i Âsâr, nr. 37, 15 Eylül 1871, 29 Cemaziyelahir 1288, 3 Eylül 1287, s. 2-3.

Letâif-i Âsâr, nr. 40, 2 Ekim 1871, 17 Recep 1288, 20 Eylül 1287, s. 2.

Meddah, nr. 26, 20 Haziran 1875, (16 Cemaziyelevvel 1292), s. 3.

Terakki, nr. 13, 10 Ocak 1870, 18 Şevval 1287, 29 Kanunuevvel 1285, s. 2-3.

Tiyatro, nr. 1, 20 Mart 1874, (8 Mart 1290), s. 4.

Tiyatro, nr. 20, 6 Haziran 1874, (25 Mayıs 1290), s. 2-3.

Tiyatro, nr. 86, 24 Nisan 1875, (18 Rebiülevvel 1292), s. 3.

Yüksel, Ahmet, "Osmanlı Devlet Dairelerinde Mesai Kavramı ve Uygulaması (18.-20. Yüzyıllar)", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, XVI\1, 2014.